

## ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟΣ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

Είναι ιδιαίτερη τιμή για μένα να κάνω εισαγωγικό σχολιασμό στο πόνημα του Πτεράρχου Διογένη Χαρλαύτη, που είναι η καταγραφή της *Πορείας του στην Ελληνική Αεροπορία*, δηλαδή της ζωής του. Είναι τιμή αλλά και δυσκολία για την ιδιαιτερότητα του θέματος. Τιμή γιατί ο Πτέραρχος, αν και αρκετά χρόνια και σειρές Ικάρων αρχαιότερός μου (εκείνος στην 24η, εγώ στην 43η) και φυσικά στην αποστρατεία κοντά στα 30 χρόνια, έχει αφήσει «ίχνος» της αεροπορικής του πορείας που είναι ακόμα εμφανές στη μνήμη των συναδέλφων του. Και τα χαρακτηριστικά αυτού του «ίχνους», που έφτασαν και στη δική μου αεροπορική πορεία, λένε: «Πέρασες την αξιολόγηση από τον Χαρλαύτη; Αξίζεις». Τον ευχαριστώ, λοιπόν, για την επιλογή. Δυσκολία, γιατί δεν νομίζω ότι είναι εύκολο να κάνεις εισαγωγή και να σχολιάσεις την κατάθεση ψυχής ενός πετυχημένου άνδρα σε όλους τους τομείς της δράσης του. Ως νέου, μαθητή, μέλους μιας μεγάλης οικογένειας. Ως αεροπόρου που στα 32 χρόνια της καριέρας του καθόρισε με το έργο και την προσφορά του, στον βαθμό που πολύ ολίγοι κατάφεραν, την εξελικτική πορεία του αεροπορικού όπλου της χώρας μας. Ως οικογενειάρχη. Και ως επιχειρηματία.

Ο Πτέραρχος εμφανίζεται στη ζωή σε μια χρονική στιγμή που η πατρίδα μας προσπαθεί να σταθεί στα πόδια της, μετά από μια μεγάλη πολεμική δοκιμασία με καταστροφική κατάληξη. Τα νεανικά και μαθητικά του χρόνια στην ελληνική αγροτική επαρχία είναι τα κλασικά των παιδιών της εποχής του. Φυσική ζωή με προσφορά στον καθημερινό αγώνα της οικογένειας για επιβίωση και ανατροφή των μελών της, ενώ στο σχολείο πρέπει να είσαι καλός μαθητής. Αυτή ήταν η φυσιολογική απαίτηση γονιών και δασκάλων της εποχής. Η εικόνα αυτή μας μεταφέρεται με γλαφυρό τρόπο, μέσα από γεγονότα που συμβαίνουν στον οικογενειακό και τοπικό περίγυρο, ενώ στη μεγάλη εικόνα προστίθεται το εθνικό και παγκόσμιο γίνεσθαι, όπως αυτό χρονικά και περιοχικά εξελίσσεται. Είναι πολύ παραστατική, εγώ θα έλεγα και χρήσιμη, η περιγραφή που κάνει για τη λειτουργία του Ελληνικού Κράτους και των σχολείων κατά τα δύσκολα χρόνια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, της κατοχικής περιόδου αλλά και αυτών της εμφυλίου αντιπαράθεσης. Η γενιά του μεγαλώνει και ανδρώνεται μέσα από κακουχίες, στερήσεις και μεγάλες απειλές κατά της ίδιας της ζωής.

Εικόνες και εμπειρίες από αυτήν την ηλικιακή του περίοδο τον οδηγούν

στην απόφαση να γίνει αεροπόρος στην Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Η απόφαση του αυτή τον φέρνει στη Σχολή Αεροπορίας, όπως ήταν τότε το όνομα της σημερινής Σχολής Ικάρων, και στην αλλαγή του οποίου, όπως μας λέει πιο κάτω, έβαλε το «χέρι» του ως υπεύθυνος αξιωματικός. Μέσα από τις γραμμές του μέρους αυτού της εξιστόρησής του διαπιστώνουμε τον τρόπο της συνολικής εκπαίδευσης των δοκίμων αξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας και στους τρεις βασικούς τομείς για τους ιπταμένους, στρατιωτικό, ακαδημαϊκό και πτητικό. Δεν είναι εύκολη η ζωή και η φοίτηση στην εποχή του στη Σχολή. Και η μεν ακαδημαϊκή και πτητική ήταν, εν πολλοίς, αυτή που τα μέσα της εποχής επέτρεπαν και οι ανάγκες μόρφωσης απαιτούσαν. Εκεί που τα πράγματα όμως δεν είχαν μέθοδο, στόχους και κατ' επέκταση πρόγραμμα, ήταν στη στρατιωτική εκπαίδευση και στη σωματική ενδυνάμωση των Ικάρων. Φαίνεται ότι οι σκληραγωγημένοι, και ίσως τυχεροί, έβγαιναν αρτιμελείς μετά από τα τρία χρόνια της φοίτησης. Όμως για εμάς που περάσαμε από τη Σχολή αυτή αργότερα, πρέπει να πούμε ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όλους όσοι με την παρατηρητικότητα τους εντόπισαν τα λάθη και σταδιακά συνέβαλαν στη βελτίωση όλων των προγραμμάτων, καθιστώντας τη Σχολή Ικάρων Ανώτατο Στρατιωτικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (ΑΣΕΙ). Ένας από αυτούς, από τους βασικότερους, ήταν ο Πτέραρχος Διογένης Χαρλαύτης. Θέλω να καταθέσω ότι, όταν ένας Ίκαρος επιτυγχάνει να είναι πρώτος, σε όλα τα χρόνια φοίτησής του στη Σχολή Ικάρων, και να αποφοιτά πρώτος, ενώ δεν κατάγεται από αεροπορική ή πολιτική οικογένεια, αυτό δεν είναι καθόλου τυχαίο γεγονός. Αντίθετα, είναι ιδιαίτερο, που δείχνει κατ' αρχάς δύναμη και θέληση χαρακτήρα, σε συνδυασμό με ικανότητες σε όλους τους τομείς εκπαίδευσης.

Τα πρώτα χρόνια της καριέρας του Πτεράρχου, ως Αξιωματικού Ιπταμένου της Πολεμικής Αεροπορίας, συμπίπτουν με τον πρώτο και μέγιστο εκσυγχρονισμό αυτής. Περνάει από τα ελικοφόρα περιορισμένων επιδόσεων στα αεριωθούμενα των μεγάλων ταχυτήτων και των αυξημένων απαιτήσεων από τα πληρώματά τους. Νέα μέσα υποστήριξης, νέα μεγαλύτερα αεροδρόμια, νέο σύστημα αεροπορικού ελέγχου, είναι μερικές από τις ανάγκες του εκσυγχρονισμού. Όμως το βασικότερο είναι ότι πρέπει το προσωπικό της Πολεμικής Αεροπορίας, και κυρίως το ιπτάμενο, να περάσει από την ηρωική εποχή του Α' και Β' Παγκοσμίου Πολέμου σε αυτήν του μορφωμένου επαγγελματία, που ενώ εκμεταλλεύεται στα όριά τους τα οπλικά συστήματα, τα σέβεται και τα συντηρεί όπως προβλέπεται, ώστε η χώρα να διαθέτει τη μέγιστη αεροπορική ισχύ κατά την ώρα που θα την έχει ανάγκη. Είναι φυσικό η μετάπτωση αυτή να μην μπορεί να γίνει αυτόματα. Έγιναν

λάθη, παραλείψεις και χρειάστηκε μεγάλη επιμονή και θέληση από στελέχη όπως ο Πτέραρχος, για να ξεπεραστεί η αδράνεια του αεροπορικού μας παρελθόντος. Είναι πολύ χαρακτηριστικά τα παραδείγματα που αναφέρει για να μας δείξει τι σημαίνει αυτή η εποχή για την Πολεμική Αεροπορία και το προσωπικό της. Μέσα από την αφήγησή του γίνεται αντιληπτή η διαφορά μεταξύ του Αεροπορικού Όπλου και των άλλων δύο. Η αεροπορική τεχνολογία και επιστήμη αναπτύχθηκε τόσο ραγδαία, που ήταν αρκετά δύσκολο στο εμπλεκόμενο προσωπικό να «χωνέψει» τις αναγκαίες μεταβολές στην εκπαίδευση αλλά και τη χρήση των μέσων και των οπλικών συστημάτων, κυρίως δε των αεροσκαφών. Στις αρχές του 20ού αιώνα είχαμε την πρώτη πτήση με κινητήρα, ενώ στο τέλος του ίδιου αιώνα ο άνθρωπος είχε κατακτήσει και το διάστημα.

Η αεροπορική διαδρομή και ζωή του Πτεράρχου είναι κομμάτι και σοβαρό μέρος της αεροπορικής μας Ιστορίας. Μαθαίνουμε οι νεότεροι, από πρώτο χέρι, τη δημιουργία και λειτουργία των πρώτων Πολεμικών Μοιρών με αεριωθούμενα αεροσκάφη. Για την εκπαίδευση που γινόταν, τους χώρους που εγκαταστάθηκαν οι πρώτες εξ αυτών και ποια προβλήματα αντιμετώπισαν, Αεροπορία και προσωπικό. Είναι λίγο δύσκολο να πιστέψουν οι σημερινοί αεροπόροι ότι στην περιοχή του Μαραθώνα λειτουργούσε Πεδίο Βολών της Πολεμικής Αεροπορίας. Οι περιγραφές του για τις Σμηναρχίες και Πτέρυγες Μάχης μάς δίνουν ανάγλυφα τη ζωή όλου του προσωπικού που υπηρετούσε σε αυτές. Φαίνονται οι προσπάθειες που καταβάλλονταν από το σύνολό του, αλλά και οι αντιπαλότητες που έρχονται από το πρόσφατο παρελθόν της δράσης της Πολεμικής Αεροπορίας, εντός και εκτός Ελλάδος, ιδιαίτερα τη δεκαετία 1940-1950. Σημαντικό, κατά τη γνώμη μου, ιστορικό στοιχείο είναι ο τρόπος που προέκυψε η σημερινή Σχολή Ικάρων από την παλαιά Σχολή Αεροπορίας. Όχι φυσικά μόνο ως προς το όνομα, αλλά στα προγράμματα στρατιωτικής και ακαδημαϊκής, τεταρτοετούς πλέον, εκπαίδευσης. Να πω εδώ ότι η σειρά μου, 43η (I), και η 19η (M), που μπήκαμε στη Σχολή το 1967, είμαστε οι πρώτες που αποφοιτήσαμε από τη νέα δομή και πρόγραμμα. Στα 3,5 χρόνια οι ιπτάμενοι, στα 4 οι μηχανικοί.

Ιδιαίτερα χρήσιμα ιστορικά στοιχεία είναι όσα αναφέρονται από τον Πτέραρχο για τις πολεμικές αποστολές που είχαν ανατεθεί στα ελικοφόρα αεροσκάφη T-6G, τα οποία ήταν κυρίως εκπαιδευτικά. Είναι εντυπωσιακός ο τρόπος εκπαίδευσης των πληρωμάτων σε ανορθόδοξες αεροπορικές αποστολές, με άκρως περιορισμένα μέσα και βοηθήματα. Ιστορικά στοιχεία που, νομίζω, είναι πολύ χρήσιμα για αυτούς που πρέπει να καταγράφουν την Ιστορία του Όπλου. Είναι πολλά τα σημεία της αφήγησής του από τα οποία

αναβλύζει βγαίνει πηγαία η αγάπη του για την Πολεμική Αεροπορία και την πατρίδα.

Έζησε με προσωπική εμπλοκή και αντίληψη την κατάσταση που αντιμετώπισε η Σχολή Ικάρων κατά το πραξικόπημα της 21ης Απριλίου 1967 και την ευθύνη της για την περιφρούρηση των Βασιλικών Ανακτόρων στο Τατόι. Τραυματικές εμπειρίες που σημάδεψαν καριέρες, απλά και μόνο επειδή οι αξιωματικοί ήθελαν να τηρήσουν τον όρκο που είχαν δώσει στη συνταγματικά προβλεπόμενη Αρχή του Κράτους. Υπηρεσιακές συμπτώσεις τον φέρνουν να κατέχει θέση ευθύνης στη μονάδα της Πολεμικής Αεροπορίας που είχε τη μεγαλύτερη δράση και εμπλοκή υπέρ του βασιλιά, στην προσπάθεια αυτού να ρίξει τη χούντα των Συνταγματαρχών. Η αφήγησή του, πραγματικά, δείχνει τις ψυχοφθόρες καταστάσεις που έζησε μαζί με το υπόλοιπο προσωπικό, δίπλα σε έναν Διοικητή που, ενώ είχε πάρει την προσωπική του απόφαση να σταθεί με το μέρος του βασιλιά, δεν είχε φροντίσει να εξασφαλίσει τη βοήθεια του άμεσου συνεργάτη του.

Έχουν ιδιαίτερη αξία, κατά τη γνώμη μου, οι καταγραφές που κάνει για τον χρόνο που άσκησε διοίκηση σε μεγάλη Πτέρυγα Μάχης της Πολεμικής Αεροπορίας. Όσοι έχουμε βρεθεί στη θέση του αντιλαμβανόμεστε πλήρως τις αγωνίες του, τις δοκιμασίες που πέρασε και τις δυσκολίες που αντιμετώπισε. Όμως η περίπτωσή του ήταν πολλαπλώς δυσκολότερη από όλων, ίσως, ημών των μεταγενεστέρων, όταν έπρεπε να διοικήσει υπό την αμφιβολία των ανωτέρων του, αν είναι με το μέρος τους, να πείσει το προσωπικό του να είναι πιστό στο καθήκον του και να έχει τη μονάδα του πλήρως ετοιμοπόλεμη για την άμυνα της πατρίδος. Εδώ, νομίζω, πρέπει να προσθέσω ένα στοιχείο που θα βοηθήσει τους εκτός Πολεμικής Αεροπορίας αναγνώστες του παρόντος πονήματος να κατανοήσουν το μέγεθος των ευθυνών αυτών των θέσεων. Ο Κανονισμός που τις διέπει γράφει: «Ο Διοικητής ΜΟΝΟΣ είναι υπεύθυνος διά παν ότι πράττει ή παραλείπει να πράξει το Επιτελείο του και οι Μονάδες που διοικεί. Η ευθύνη αυτή ΔΕΝ μεταβιβάζεται».

Ο Πτέρυγος κάνει ιδιαίτερη αναφορά στα θέματα εκπαίδευσης και αξιολόγησης του προσωπικού, στο έδαφος και τον αέρα. Δίνει μεγάλη σημασία στις γνώσεις που όφειλε να έχει όλο το προσωπικό των μονάδων, και ιδιαίτερα αυτό που εμπλεκόταν άμεσα με τις πτήσεις. Ο ίδιος είναι σε όλη του την αεροπορική καριέρα ένας πλήρως ετοιμοπόλεμος ιπτάμενος. Η επιμονή του στη σωστή εκπαίδευση τον χαρακτηρίζει από όλες τις θέσεις που πέρασε και σε όλους τους βαθμούς που έφερε, μέχρι την αποστρατεία του. Ο ίδιος γνωρίζει πολύ καλά ό,τι απαιτεί από τους άλλους συναδέλφους να γνωρίζουν και να εφαρμόζουν στην εκτέλεση της αποστολής των μονάδων

τους. Δεν είναι απόλυτος και δίνει πάντα χρονικά περιθώρια βελτίωσης στα άτομα και τις μονάδες που αξιολογεί, αναγνωρίζοντας ότι και οι συνθήκες στην Πολεμική Αεροπορία δεν είναι πάντα ιδανικές, ενώ δεν διστάζει να καταλογίσει τις ευθύνες, έστω και αν αυτές αφορούν σε υψηλότερα επίπεδα διοίκησης. Δεν φαίνεται να είναι από αυτούς που το είχαν σύστημα να μη βρίσκουν κανένα λάθος και καμία παράλειψη σε αυτόν που τους έκρινε.

Στη διάρκεια της σταδιοδρομίας του στην Πολεμική Αεροπορία ενεπλάκη από θέσεις ευθύνης στη διαχείριση δύο ελληνοτουρκικών κρίσεων: του 1967 από το επίπεδο Πτέρυγας Μάχης και του 1974 από το επίπεδο του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας. Παραθέτει γεγονότα και δράσεις της Πολεμικής Αεροπορίας για τη σωστή ετοιμότητα της μονάδας ή των μονάδων προς εκπλήρωση της αποστολής τους. Ιδιαίτερα, και σχετικά με την κυπριακή κρίση του 1974 και την εμπλοκή της χώρας μας, καταθέτει, πέρα από τα γεγονότα, και τις ενέργειες που κάνει η Πολεμική Αεροπορία για να ανταποκριθεί στην υπεράσπιση της νήσου, κρίσεις και αναλύσεις για τις αποφάσεις των τότε κρατούντων. Θα συμφωνήσω με τις εν λόγω απόψεις του Πτεράρχου, όχι λόγω συναδελφικότητας, αλλά γιατί οι εξελίξεις και η πορεία των γεγονότων, μέχρι και σήμερα, τις έχουν επιβεβαιώσει. Από λάθη, παραλείψεις και εσφαλμένες εκτιμήσεις Ελλήνων και Κυπρίων υπευθύνων βγήκε η Τουρκία νικητής από την υπόθεση της επέμβασης στην Κύπρο. Πολύ σωστά επισημαίνεται ότι οι τουρκικές Ένοπλες Δυνάμεις δεν έκαναν συνδυασμένη επιχείρηση απόβασης για κατάληψη νήσου αλλά απλή και ανενόχλητη αποβίβαση στρατευμάτων και μέσων, για να διεξάγουν χερσαίες επιχειρήσεις. Θα συμφωνήσω απόλυτα μαζί του ότι 20 F-84F, 12F-4E και 2 υποβρύχια από την πλευρά της Ελλάδος ήταν ικανά να σταματήσουν την τουρκική επιχείρηση. Σε ρόλο δε αναχαίτισης αυτά τα 12 F-4E είχαν την ικανότητα να καταρρίπτουν από 4 τουρκικά αεροσκάφη έκαστο, σε κάθε έξοδό τους στο Αιγαίο, όλων των τότε διαθέσιμων τύπων της τουρκικής Πολεμικής Αεροπορίας. Με αυτά τα δεδομένα, καμία χώρα φυσικά δεν επιχειρεί γενικευμένο πόλεμο.

Η επιτελική εμπειρία και προσφορά του Πτεράρχου, σε πάρα πολλούς τομείς της Πολεμικής Αεροπορίας είναι πολύ σημαντική και δεν χρειάζεται η δική μου μαρτυρία προς επιβεβαίωση. Να επισημάνω μόνο ότι η επιτελική του προσφορά και γενικά η εμπλοκή γίνεται σε ένα χρονικό διάστημα που η Πολεμική Αεροπορία εκσυγχρονίζεται με αεροσκάφη 2ης γενιάς, μαχητικά, μεταφορικά και εκπαιδευτικά, αλλά και με άλλα συστήματα επιτήρησης και αεράμυνας. Μια τεράστια επένδυση του ελληνικού λαού πρέπει να μπει σε επιχειρησιακή λειτουργία, με μέθοδο και προσεκτικό σχεδιασμό που

θα καλύπτει όλους τους τομείς. Από την σύγχρονη εκπαίδευση στον αέρα και το έδαφος για όλες τις ειδικότητες του προσωπικού, μέχρι τους νέους τρόπους συντήρησης για τη διατήρηση υψηλών ποσοστών διαθεσιμότητας οπλικών συστημάτων και μέσων. Μέσα σε αυτήν την τεράστια προσπάθεια που πρέπει να γίνει με ασφάλεια στο έδαφος και τον αέρα, το όνομα «Χαρλαύτης» θα το βρούμε πάρα πολλές φορές από διάφορες θέσεις ευθύνης. Αν η προσωπική μου μαρτυρία μπορεί να έχει κάποια αξία, από τον βαθμό του Υποσηναγού που είχα το 1974, αυτό που πρέπει να πω είναι ότι η Πολεμική Αεροπορία μετά το 1974, όπως αυτή διαμορφώθηκε μέσα και 3-4 χρόνια, μικρή σχέση είχε με εκείνη που υπήρχε πριν. Όλα πλέον ήταν νέα, σύγχρονα, επαγγελματικά, ρεαλιστικά και πλήρως αποτελεσματικά. Από τα αεροσκάφη και τα άλλα μέσα, μέχρι τις διαταγές εκπαίδευσης, τις μοίρες και τα Σχολεία. Και σε αυτό το μεγάλο άλμα της Πολεμικής Αεροπορίας, όπως και στο προηγούμενο από τα ελικοφόρα στα Jet, το επαναλαμβάνω με έμφαση, ο Πτέραρχος έχει βάλει τη δική του σφραγίδα προσφοράς.

Και όμως η παθογένεια του ελληνικού συστήματος κρίσεων των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων στέρησε από την Πολεμική Αεροπορία και την πατρίδα τις υπηρεσίες ενός άριστου αξιωματικού. Ο νόμος περί ιεραρχίας και προαγωγών στις ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις έχει, διαχρονικά, δύο στόχους: πρώτον, να υπηρετεί την εκάστοτε πολιτική ηγεσία (γρ. κομματική) και όχι τις ανάγκες άμυνας της πατρίδας, και δεύτερον, να παράγει συνταξιούχους, αποστράτους, χωρίς κανένα περιορισμό ηλικίας, λες και είχαμε ή έχουμε ένα κράτος πλούσιο για να πληρώνει συντάξεις. Είναι χαρακτηριστική η απάντηση-ομολογία τέως Α/ΓΕΑ, τον αναφέρει και ο Πτέραρχος, σε προβληματισμό διοικητού μονάδος ότι δυσκολεύεται να βάλει μικρούς βαθμούς στις εκθέσεις ικανότητας, παρ' ότι θα το άξιζαν κάποιοι, διότι έτσι δεν θα γίνουν ποτέ ανώτατοι, σύμφωνα με τον νόμο. Του είπε: «εσύ να κάνεις το καθήκον σου και έχεις λάθος για τον νόμο, διότι η υποχρέωση που ο νόμος θέτει, είναι η αιτιολόγηση της κακής κρίσης και όχι της προαγωγής». Και συνεχίζει, χωρίς καμία αναστολή: «μήπως νομίζεις ότι τα μέλη του Α.Α.Σ. [Ανώτατου Αεροπορικού Συμβουλίου] που είναι εδώ μπροστά σου, δεν έχουν 6 και 7 στις εκθέσεις τους;». Νεκρική σιγή στην αίθουσα 500 του ΓΕΑ που γινόταν η ετήσια ενημέρωση στελεχών της Πολεμικής Αεροπορίας. Ο ένας από τα τότε μέλη ήταν αυτός που ούτε ο Πτέραρχος μπόρεσε να τον προγραμματίσει να πετάξει νυχτερινή πτήση στην Αγκίαλο.

Όμως «ουδέν κακόν αμιγές καλού». Η Πολεμική Αεροπορία στερήθηκε των υπηρεσιών ενός ικανότατου στελέχους της, αλλά τον κέρδισαν η οικογένειά του και η επιχειρηματική δράση που η ίδια ήδη είχε.

Το βιβλίο *Η πορεία μου στην Πολεμική Αεροπορία*, δηλαδή η αεροπορική ζωή του Πτεράρχου Διογένη Χαρλαύτη, χωρίς να θίγει πρόσωπα, παρά το γεγονός ότι είναι βέβαιο ότι γνωρίζει πάρα πολλά, το καθιστά μια σοβαρή ιστορική μαρτυρία για μια μεγάλη περίοδο δράσης της Πολεμικής Αεροπορίας. Οι καταγραφές αυτές, κατά την άποψή μου, είναι πολλαπλώς χρήσιμες για τους νεότερους αεροπόρους και ηγέτες της Πολεμικής Αεροπορίας και όχι μόνο. Για εμάς τους μεταγενέστερους στην Πολεμική Αεροπορία, επίσης «χωρίς μάρμπα στην Κορώνη», ήταν ένα παράδειγμα προσφοράς και αριστείας, και τον ευχαριστούμε. Ελπίζουμε δε ότι ακολουθήσαμε την υπόσχεση των νέων της αρχαίας Σπάρτης, που αποτελεί και έμβλημα της Σχολής μας: «... Άμμες δε γ' εσόμεθα πολλώ κάρρονες...».

Πτέραρχε Διογένη Χαρλαύτη, ως Πρόεδρος του Συνδέσμου Αποφοίτων Σχολής Ικάρων, του οποίου είσαι από τα πρώτα μέλη, σε Ευχαριστώ για την προσφορά σου στην Πολεμική Αεροπορία και την πατρίδα μας.

Φεβρουάριος 2018

*Αντιπτεράρχος (Ι) ε.α. Ευάγγελος Γεωργούσης*  
Επίτιμος Διοικητής Δ.Α.Ε.  
Πρόεδρος Συνδέσμου Αποφοίτων Σχολής Ικάρων